

Zeitschrift: Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 27 (1911)

Heft: 35

Artikel: Die historische Entwicklung der schweizerischen Verkehrswege

Autor: Härry, A. / E.K.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-580341>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 22.01.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

bestand im wesentlichen aus dem Besuch von möglichst vielen Messen, unter denen diejenigen zu Zurzach, Straßburg, Frankfurt und Basel die wichtigsten waren. Mit der Zeit entwickelte sich eine ganz intensive industrielle Tätigkeit, begünstigt durch die freiheitlichen Einrichtungen, die verhältnismäßig langen Friedenszeiten, wie durch den Reichtum an nutzbaren Wasserläufen. Schließlich werden wir bekannt gemacht mit der Entwicklung der Alpenstraßen und der innern Verkehrswege. Bei den ersteren überwog der Gotthard in der Mitte, nach ihm kam der Splügen im Osten, dann der Simplon im Westen. Politische Gesichtspunkte vermochten bald diesem, bald jenem Paß mehr Verkehr zuzuhalten.

Der dritte Zeitabschnitt handelt von den Bergstraßen, von den Bahnen im Flachland, sowie Alpenbahnen, vom Ringen um den ersten Schienenstrang nach Italien bis auf den Lötschberg der Neuzeit. Durch die zahlreichen Zölle, Weg- und Brückengelder suchte der frühere Transitverkehr bessere Straßen und blieb der Schweiz je länger je mehr fern; die Alpenpässe dienten nur noch dem Binnenhandel, die Flüsse und Seen verödeten immer mehr. Mit Annahme der Bundesverfassung von 1848 trat im Handel und Verkehrsweisen der Schweiz ein völliger Umschwung ein, hauptsächlich durch die Aufhebung der Transportvorrechte und die Abschaffung der Transitzölle, für die im Kanton St. Gallen allein 63 verschiedene Tarife galten und für die in der Schweiz über 500 Einnahmestellen gezählt wurden! Zur Entwicklung der Transitwege wird eingehend die Erstellung der zahlreichen Alpenstraßen (Simplon, Bernhards, Splügen, Julier, Maloja, Septimer, Gotthard, Brünig und Grimsel) dargelegt.

Es folgen die Eisenbahnen des Flachlandes. Mangels einer organisatorisch eingreifenden Zentralgewalt mußte jede Eisenbahnlinie der Schweiz ihre Existenz gegen tausend Hindernisse erkämpfen, welche speziell schweizerische eisenbahnpolitische Eigenart sich bekanntlich bis in unsere Gegenwart in ihrer vollen Ursprünglichkeit und Lebendigkeit erhalten hat. Die großen Hauptlinien benutzten die Richtung des bisherigen schweizerischen Transitverkehrs.

Von den Alpenbahnen trat zuerst die Ostalpenbahn auf den Plan, und zwar schon 1845 eine Splügenerlinie. Die Verhandlungen mit Italien und mit den Ostkantonen waren soweit gediehen, daß die Konzession gesichert erschien. Als aber 1863 die Nordostbahn und damit Zürich sich dem Gotthard zuwandten, war es mit der Ostalpenbahn vorderhand nichts. Das Werden dieses großen Unternehmens wird lebendig dem Leser vorgeführt, die Konkurrenzprojekte (Grimsel und Lufmanier) in den Kreis der Betrachtung gezogen, die Finanzierung, die Nachfinanzierung und die wesentlichen Bestimmungen aus dem neuen Gotthardvertrag berührt.

Den Bau vieler Konkurrenzlinien nach 1870 brachte den Kantonen und Gemeinden, mit deren Hilfe allein diese Werke zu Stande kamen, finanzielle Einbußen von gegen 150 Millionen Franken, nicht inbegriffen die 110 Millionen Kursverluste.

Ebenso eingehend wie die Entwicklung der Gotthardbahn wird die Entwicklung und Ausführung der Simplonbahn behandelt, ferner die Lötschbergbahn und ihre Konkurrenzprojekte über die Gemmi und den Wildstrubel, sowie endlich die Bestrebungen des Kantons Bern für bessere Zufahrtslinien für den Lötschberg (Münster-Grenchen, Münster-Solothurn, Glövelier-Reconwillier-Reuchenette u. s. w.) und die Frage der Zufahrtslinien zum Simplon (Faucillebahn und Fraße-Ballorbe).

Sichtlich der Ostalpenbahn behandelt der Verfasser die verschiedenen Projekte für eine Splügenerbahn, Greinabahn, Septimerbahn, ferner das Bernhar-

dinprojekt, Fernortlerprojekt, Fern-Malojabahn, Engadin-Orientbahn, Adriabahn und Tödiabahn, ohne sich für eine der genannten Bahnen speziell auszusprechen.

III. Die modernen Schifffahrtsbestrebungen in der Schweiz.

Als wichtiges Aktenstück bemerken wir einen Auszug aus den von Prof. Dr. Conradin Schöffe am 21. Mai 1892 an der Generalversammlung des schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins gehaltenen Rede, in der er auf die Wichtigkeit der Binnenschifffahrt hinweist und damit eigentlich zum ersten Vorkämpfer der Binnenschifffahrtsbestrebungen in der Schweiz geworden ist; 16 Jahre später war der einstige Optimist zum Pessimist geworden.

Dafür traten andere auf den Plan, die durch Versuchsfahrten (Ingenieur Gelpke, Basel) einen Rheinverkehr über Straßburg hinaus ins Leben riefen oder durch unermüdlige Propaganda einen starken Verband zusammen brachten (Dr. jur. A. Haultle-Goldach).

IV. Schweizerische Verkehrspolitik.

Zusammenfassend wird festgestellt, daß neben den natürlichen Bedingungen sowohl im Transitverkehr als auch im internen Verkehr die politischen Verhältnisse und die politische Entwicklung großen Einfluß auf die Verkehrsentwicklung ausübten. Namentlich bei den Eisenbahnen kam dies zum Ausdruck durch die Gruppierung der Kantone für die Gotthardbahn, für den Simplon wie für die Ostalpenbahn, ferner durch die Eisenbahnpolitik des Kantons Bern. Dazu kamen freilich auch militärische Interessen und die wirtschaftliche Entwicklung, sowohl der Schweiz wie der umliegenden Staaten.

Mehr als beim Landerkehr haben die technischen Schwierigkeiten beim Wasserverkehr auf die Verkehrsentwicklung in der Schweiz eingewirkt. Der endgültigen Lösung harret noch die Ostalpenbahn; diese hat aber im Gegensatz zu den bestehenden Alpenbahnen noch mit einem neuen Moment zu rechnen, nämlich mit der Frage der Schiffbarmachung des Rheins bis zum Bodensee und der Verbindung des Langensees resp. Comersees mit dem Po und dem Meer.

In seinem Schlußwort sagt der Verfasser: „Es ist eine eigentümliche Fügung des Schicksals, daß die Ostalpenbahnfrage und Binnenschifffahrtsbestrebungen gleichzeitig nach ihrer Lösung ringen. Die Anhänger des Splügener haben dagegen zu kämpfen, daß man natürlich und historisch begründete Rechte mißachtet; die Freunde der Binnenschifffahrt haben für ihre Pläne erst wieder den historischen Boden und damit das Verständnis zu schaffen. Das soll im zweiten Teil unseres Werkes geschehen.“

Die Aufgabe, die sich der Verfasser für sein klar und fließend geschriebenes Werk gestellt hat, ist von ihm trefflich gelöst worden im ersten Teil und sie wird es, daran ist keinen Augenblick zu zweifeln, ebenso werden im zweiten Teil. Die historische Entwicklung der schweizerischen Verkehrswege zu kennen, ist wichtig für jeden, der sich mit einem Verkehrsproblem beschäftigt. Das gut ausgestattete Werk verdient die weiteste Verbreitung und aufmerksamste Beachtung. G. R.

Neues Wandtafelgestell.

(Eingefandt.)

Bei allen Gegenständen, die hergestellt werden, sei es nun beim kompliziertesten Produkt der Technik oder beim einfachsten Gebrauchsgegenstand, sucht die heutige Zeit den erstrebten Zweck mit möglichst einfachen Mitteln